Nr 11

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA SKARBU

Warszawa, dnia 30 stycznia 1948 r.

44

ZARZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

z dnia 29 listopada 1947 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu Prezesem Centralnego Urzędu Planowania o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Powszechne Domy Towarowe".

Na podstawie artykułu 1 dekretu z dnia 3 stycznia 1947 r. o utworzeniu przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. R. P. Nr 8, poz. 42) zarządza się co następuje:

§ 1.

Tworzy się przedsiębiorstwo państwowe prowadzone w ramach planów państwowych wg zasad gospodarki handlowej pod nazwą „Powszechne Domy Towarowe — przedsiębiorstwo państwowe wyodrębnione", zwane w skróceniu „Powszechne Domy Towarowe".

§ 2.

Przedsiębiorstwo ma siedzibę w Warszawie.

§ 3.

Przedmiotem działalności Powszechnych Domów Towarowych jest planowany handel detaliczny wszelkiego rodzaju towarami w domach towarowych i w ich filiach.

§ 4.

Nadzór państwowy nad przedsiębiorstwem sprawuje Minister Przemysłu i Handlu.

§ 5.

Przy Powszechnych Domach Towarowych powołana będzie Rada Nadzoru Społecznego, której zakres działania, sposób powoływania i odwoływania jej członków, organizację i sposób wykonywania powierzonych czynności określi rozporządzenie Rady Ministrów.

§ 6.

Organem zarządzającym Powszechnymi Domami Towarowymi jest Dyrekcja powoływana i zwalniana przez Ministra Przemysłu i Handlu i składająca się: z Dyrektora Naczelnego reprezentującego Dyrekcję samodzielnie, oraz z podległych Dyrektorowi Naczelnemu trzech dyrektorów.

§ 7.

Do ważności zobowiązań zaciąganych przez Powszechne Domy Towarowe wymagane jest współdziałanie, zgodnie z uprawnieniami przewidzianymi w statucie:

a) dwóch członków Dyrekcji łącznie, albo
b) jednego członka Dyrekcji łącznie z pełnomocnikiem handlowym w granicach jego pełnomocnictwa, albo
c) dwóch pełnomocników handlowych łącznie w granicach ich pełnomocnictw.

§ 8.

Przekazaniu na rzecz Powszechnych Domów Towarowych ulega majątek Skarbu Państwa, oznaczony przez Ministra Przemysłu i Handlu. Minister Przemysłu i Handlu zarządzi protokólarne przekazanie Powszechnym Domom Towarowym majątku nieruchomego w zarząd i użytkowanie, a ruchomego na własność.

§ 9.

Szczegółowe zasady organizacji i zakres działania Powszechnych Domów Towarowych ustali statut nadany przez Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania, ogłoszony w Monitorze Polskim.

§ 10.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim.

Minister Przemysłu i Handlu
wz. (—) **E. Szyr**

Minister Skarbu
(—) **K. Dąbrowski**

Prezes Centralnego Urzędu Planowania
(—) **Cz. Bobrowski**

(Przedruk z Monitora Polskiego z dnia 26 stycznia 1948 r. Nr 7, poz. 35).

45

OKÓLNIK

z dnia 28 stycznia 948 r.

w sprawie zwolnienia od obowiązku zgłaszania dla celów statystycznych niektórych towarów, wysyłanych zagranicę w przesyłkach pocztowych i lotniczych.

Na wniosek Głównego Urzędu Statystycznego Ministerstwo Skarbu, nawiązując do okólników Nr 72 z dnia 9 kwietnia 1947 r. D. IV. 1955/2/47 (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 15, poz. 177) i Nr 306 z dnia 28 sierpnia 1947 r. D. IV. 5532/2/47, zawiadamia, że wysyłane zagranicę przesyłki pocztowe i lotnicze wagi do 500 g., zawierające towary dla których w myśl powołanych wyżej okólników nie jest wymagane pozwolenie wywozu, są wolne również od obowiązku zgłaszania ich dla statystyki celnej.

Dyrektor Departamentu
Z. Czyżewski

(Znak Min. Sk. D. IV. 369/3/48).

46

OKÓLNIK

z dnia 29 stycznia 1948 r.

w sprawie tymczasowej instrukcji o eksploatacji i konserwacji ogumienia pojazdów mechanicznych.

Ministerstwo Skarbu podaje do wiadomości i wprowadzenia w życie tymczasową instrukcję Ministerstwa Komunikacji, Departamentu Samochodowego z dnia 18 grudnia 1947 r. N-X-4b/13/47 w sprawie eksploatacji i konserwacji ogumienia pojazdów mechanicznych.

Wszelkie uwagi i wnioski związane z powyższą instrukcją należy nadsyłać do Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji (Warszawa, ul. Madalińskiego 37), w odpisie zaś do Ministerstwa Skarbu, Departament I.

Dyrektor Departamentu
H. Birencwajg

(Znak Min. Sk. D. I. 245/3/48).

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
DEPARTAMENT SAMOCHODOWY
Nr X-4b/13/47.

Warszawa, dnia 18 grudnia 1947 r.

T Y M C Z A S O W A I N T R U K C J A

o eksploatacji oraz konserwacji ogumienia pojazdów mechanicznych.

S P I S R Z E C Z Y

Tymczasowa Instrukcja

o eksploatacji oraz konserwacji ogumienia pojazdów mechanicznych.

Opony i dętki poj. mech. wymagają starannego, troskliwego, umiejętnego konserwowania i przechowywania, w przeciwnym bowiem razie mogą ulec przedwczesnemu zniszczeniu, względnie obniżeniu swej wartości użytkowej jeszcze przed ich wykorzystaniem. Tak samo eksploatacja ogumienia poj. mech. wymaga skrupulatnego zastosowania się do przepisów, jeśli chcemy zapewnić sobie jaknajdłuższe użytkowanie gum i dętek oraz bezpieczeństwo i niezawodność jazdy samochodowej.

§ 1.

Magazynowanie ogumienia.

1. Magazyny.

Magazyny, w których przechowuje się ogumienie przez czas dłuższy powinny być czyste i napół ciemne, bez śladów wilgoci, lecz nie za suche. Temperatura w magazynach, zasadniczo, winna wynosić w ciągu całego roku od + 7° do + 8°. Dopuszczalne są wahania od + 5° do + 20°. Względna wilgotność powietrza winna wynosić od 50 — 70 %.

Jeżeli magazyn ma okna, to należy je oszklić szkłem kolorowym (żółtym lub czerwonym), celem zabezpieczenia ogumienia od działania promieni słonecznych.

2. Przyjmowanie ogumienia do magazynu.

Przy transporcie ogumienia należy przestrzegać:

a) aby opony i dętki nie były przewożone razem z produktami naftowymi, kwasami, farbami i t. p.;

b) aby opony były układane pionowo;

c) aby dętki przewożone bez opakowania fabrycznego były lekko napompowane.

3. Przegląd ogumienia przed zmagazynowaniem.

Po otrzymaniu ogumienia należy dokonać przeglądu szczegółowego opon i dętek, sprawdzając ich stan. Opony i dętki z wadami należy oddzielić i sporządzić protokół do reklamacji.

4. Przechowywanie ogumienia.

Opony należy ustawiać pionowo na drewnianych stojakach. Co pewien czas należy je obracać dla zmiany punktu oparcia.

Układanie opon jednych na drugich jest niedopuszczalne.

Dętki przechowywać lekko napompowane na wieszadłach z półkami półokrągłymi. Wieszadła powinny być drewniane lub żelazne — malowane. Od czasu do czasu należy dętki obracać wzdłuż obwodu aby nie powstawały fałdy.

Stojaki do opon, oraz wieszaki do dętek powinny znajdować się w odległości nie mniejszej niż 1 m od przyrządów ogrzewających (pieców i tp.).

§ 2.

Wymiana i uzupełnienie ogumienia na poj. mechanicznych.

1. Wymiana opon.

Przy wymianie opon starych na nowe, pożądana jest wymiana opon kompletami. Dopuszczalne jest także zakładanie na samochód 2-ch lub 4-ch opon nowych, razem ze starymi, w następującym układzie:

a) obu jednakowych opon na oś przednią,

b) wszystkich jednakowych opon na tylny zestaw kół,

c) przy dokompletowaniu ogumienia oponami używanymi należy dobierać opony o jednakowym % zużyciu, tj. z jednakowym zużyciem protektora.

2. Ewidencja opon.

Wszystkie opony, znajdujące się w eksploatacji, oraz opony oddane do naprawy powinny być zapisane jako należące do danego pojazdu mechanicznego. Zapis ten przeprowadza się przy kompletowaniu opon jak następuje:

a) opony przynależne do samochodu powinny mieć, obok fabrycznego numeru seryjnego, wypalony, lub wypisany farbą niezmywalną numer garażowy samochodu. Głębokość wypalenia numeru nie powinna przekraczać 1 mm, wysokość 25mm.

b) Karta ewidencyjna opony powinna zawierać numer samochodu lub przyczepy do której opona należy, jak również imię, nazwisko, lub numer marki kierowcy tego samochodu.

c) Do książki poj. mech.*) wpisuje się znaki literowe i numery seryjne przynależnych opon.

d) Przy zapisie do książki poj. mech., opon używanych, należy określić % zużycia opony.

Uwaga: *) Ministerstwo Komunikacji (Departament Samochodowy) opracowuje wzór książki poj. mech., która ukaże się drukiem w najbliższym czasie.

§ 3.

Konserwacja ogumienia.

1. Parkowanie i garażowanie.

Miejsca postoju poj. mech. powinny być czysto utrzymane przez systematyczne usuwanie z nich śmieci, plam smaru i t. p., oraz posypywane czystym piaskiem.

Należy zwracać szczególną uwagę aby olej i benzyna nie kapały na opony.

W garażach samochodowych, posiadających powyżej 10 samochodów, wskazane jest zorganizowanie stanowiska oględzin opon z urządzeniem do napompowania ich powietrzem.

Mniejsze garaże samochodowe mogą przeprowadzać oględziny opon na stanowisku do oględzin samochodu.

W czasie przeglądu opon należy usunąć przedmioty obce, jakie się znajdą między bliźniaczymi oponami i w protektorach (gwoździe, szkło, kamienie i t. p.).

2. Sprawdzanie ciśnienia.

Pojazdy mechaniczne winne posiadać nad kołami, tj. na błotniku lub tp. napis wskazujący przepisowe ciśnienie w oponach w atmosferach i w nawiasie ciśnienie w funtach na cal kwdratowy. Wysokość cyfr od 5 do 10 mm. Kolor cyfr odbijający łatwo od tła.

Sprawdzanie ciśnienia wewnętrznego w oponach przeprowadza się codziennie przed wypuszczeniem pojazdu z garażu. Wyjazd w drogę z niekontrolowanym ciśnieniem w oponach — jest niedopuszczalny. Codziennie, po przybyciu pojazdu z drogi należy, po ostygnięciu opon, sprawdzić manometrem ciśnienie wewnętrzne w oponach. W wypadku uchyleń od ustalonych norm ciśnienia, dopompować powietrze.

Celem ochrony zaworka wentyla od uszkodzeń oraz zabezpieczenia przed uchodzeniem powietrza, wentyle u wszystkich dętek powinny być zaopatrzone w kaptur gumowy albo metalowy. Zatykanie otworów wentyli kołkami drewnianymi, korkami lub w inny sposób, niepozwalający na zmianę ciśnienia w oponach, jest wzbroniony.

Postój samochodu z oponami bez powietrza jest wzbroniony.

Samochody nie pracujące więcej niż 7 dni winny być ustawione na kobyłkach.

3. Okresowe oględziny poj. mech.

Przy okresowych oględzinach samochodu należy:

a) sprawdzić odległość między oponami, błotnikami i nadwoziem samochodu,

b) sprawdzić wzajemny odstęp powierzchni bocznych między oponami kół bliźniaczych.

Dla uniknięcia nierównomiernego zużycia protektorów opon należy co 4000 km przejechanych zmieniać koła wraz z ogumieniem jak następuje:

— w pojazdach 4 o kołowych: koło prawe przednie umocować na miejscu prawego tylnego; koło prawe tylne — na miejscu lewego przedniego; koło lewe przednie — na miejscu lewego tylnego; koło lewe tylne — na miejsce prawego przedniego.

— w pojazdach 6-o kołowych, trzech osiowych: koło prawe przednie umocować na miejsce zewnętrznego prawego tylnego, koło zewnętrzne prawe — na miejsce zewnętrznego lewego tylnego. Koło wewnętrzne tylne lewe — na miejsce lewego przedniego. Lewe przednie — na miejsce prawego wewnętrznego tylnego. Prawe zewnętrzne tylne — na miejsce zewnętrznego lewego tylnego. Zewnętrzne lewe tylne — na miejsce prawego przedniego,

— pojazdach o ilości kół większej niż 6, należy postępować analogicznie.

Zmiany kół najlepiej dokonywać podczas przeglądów i napraw poj. mech. Opony, których stopień zużycia wybitnie się różni od zużycia innych opon, nie przyjmują udziału w zmianie miejsc zestawu.

§ 4.

Eksploatacja — obowiązki kierowcy.

1. Czynności przed wyjazdem.

a) Sprawdzić czy samochód ma opony, które były nań zapisane.
b) Sprawdzić za pomocą manometru ciśnienie w oponach.
c) Sprawdzić umocowanie kół zapasowych i ciśnienie w ich oponach. Dętki zapasowe przechowywać w drodze starannie i przepisowo ułożone w osobnym worku.
d) Skontrolować opony czy nie są przecięte, rozerwane lub choćby nieznacznie uszkodzone. Nawet niewielkie przecięcie protektora może pociągnąć za sobą jego odstawanie od osnowy. Dlatego też taką oponę należy natychmiast wymienić i oddać do naprawy,
e) Sprawdzić czy wszystkie koła samochodu i zapasowe mają wentyle i kaptury, oraz czy są narzędzia do montażu opon (klucz, łyżki, podnośnik). Czy sprężarka lub pompa nadają się do użytku i czy są w komplecie przybory do naprawy dętek w drodze, (klej gumowy, łatki i t. d.), oraz czy są zapasowe zaworki wentylowe.

2. Czynności podczas jazdy.

a) Ruszać z miejsca łagodnie, gdyż przy gwałtownym starcie koła „buksują", co znacznie zużywa protektory.
b) Jeżeli samochód nie trzyma się drogi (ciągnie w bok) zatrzymać się niezwłocznie i sprawdzić czy ciśnienie nie opadło w którejś z opon. W tym wypadku uzupełnić ciśnienie do przepisowej normy.
c) Uważać aby ciśnienie w oponach odpowiadało ciśnieniu normalnemu. Jazda po złych drogach z obniżonym ciśnieniem może spowodować uszkodzenie protektorów, które w dalszej konsekwencji może doprowadzić do rozdarcia się osnowy.
d) Niedopuszczać do jazdy na oponie bez powietrza, nawet na krótkim dystansie, ponieważ doprowadzi to do uszkodzenia osnowy przez obręcz koła.
e) Unikać szybkiej jazdy po złych drogach aby nie uszkodzić opon.
f) Samochody ciężarowe nie powinny jeździć z opuszczonymi tyłami lub bokami nadwozia, gdyż mogą zniszczyć powierzchnie opon.

g) Na zakrętach zwalniać tym więcej, im zakręt jest ostrzejszy. Nadmierna szybkość na zakrętach może spowodować katastrofę przez wyrwanie opony.

h) Przy dojeżdżaniu do sygnałów świetlnych, ulicznych, kolejowych i zamkniętych przejazdów, zwalniać odpowiednio w czas, aby uniknąć gwałtownego hamowania szkodliwego dla opon.

i) Nie podjeżdżać zbyt blisko do krawężnika chodnika by uniknąć uszkodzenia boków opon.

j) Łańcuchy przeciwślizgowe nakładać na koła tylko wtedy, kiedy to jest niezbędne i konieczne.

k) Jeśli samochód ugrzązł w zagłębieniu lub rowie starać się nie dopuścić do „buksowania" kół.

l) Podczas postojów stawiać samochód w miarę możności w cieniu, gdyż promienie słoneczne działają niszcząco na opony.

ł) Wykorzystać postoje dla obejrzenia opon i wyjęcia z karbów protektora, albo z pomiędzy opon bliźniaczych, przedmioty obce (kamienie, drzazgi i t. p.).

m) Unikać jazdy po koleinach dróg bocznych aby nie dopuścić do zerwania i nierównomiernego zużywania opon.

n) W samochodach ciężarowych uważać aby ładunek był rozłożony równomiernie na płaszczyźnie platformy. W innym wypadku, opony będą przeciążone zbyt jednostronnie. Cięższy ładunek kłaść bliżej kabiny kierowcy, wówczas obciążenie będzie bardziej równomierne na wszystkich oponach.

o) Uważać na drogę i starać się omijać ostre przedmioty, które mogą uszkodzić opony.

p) Dętkę, naprawioną w drodze na zimno, po powrocie do garażu zdjąć i oddać do wulkanizacji.

r) Jeśli w drodze oderwała się część protektora opony należy ją wymienić na zapasową. Z braku koła zapasowego, ściąć ostrożnie na skos naderwaną część protektora, a po powrocie do garażu oddać taką oponę do naprawy.

3. Czynności po powrocie do garażu.

a) Postawić samochód na suchym i niezanieczyszczonym miejscu (szczególnie smarami) w odległości najmniej 1 m od instalacji ogrzewania.

b) Przy dłużej trwającej naprawie pojazdu zdjąć wszystkie opony i oddać je na przechowanie. Pojazd w razie potrzeby ustawić na kobyłkach.

c) Opony wymagające naprawy oddać do wulkanizacji.

§ 5.

Zasady montowania i demontowania ogumienia.

1. Opony i dętki.

Montaż opon powinien się odbywać na odpowiednim przyrządzie. Podczas demontażu należy posługiwać się tylko specjalnymi narzędziami (łyżkami, dźwigniami i t. d.).

Montaż opon należy wykonywać na zupełnie czystym stole albo pomoście.

Wykonywania montażu opon na ziemi należy unikać.

Lokal w którym wykonywany jest montaż opon powinien być czysty. Opony, dętki i opaski, przeznaczone do montażu, powinny być czyste i suche.

Przed montażem należy wnętrzne opony, dętkę i opaskę posypać cienką warstwą talku na całej powierzchni. Nadmiar talku usunąć.

2. Wentyl dętki.

Podczas montażu należy uważać aby wentyl przyjął położenie prawidłowe tj. nie dopuścić do przechyleń wentyla.

3. Obsada opony.

Tarcze, obręcze, obrzeża zdejmowane i pierścienie powinny mieć kształt prawidłowy bez żadnych uszkodzeń mechanicznych i wygięć, wyrobionych otworów do śrub mocujących, pogiętych obrzeży, zadziorów i t. d.

Powierzchnia tarczy, obrzeża zdejmowanego i pierścienia powinna być dokładnie pomalowana.

4. Segregacja ogumienia.

Po demontażu wszystkie opony i dętki należy posegregować na następujące grupy:

a) nadające się do dalszej eksploatacji,
b) wymagające naprawy,
c) nienadające się do eksploatacji.

Za nienadające się do dalszej naprawy należy uważać opony i dętki, posiadające następujące defekty:

opony: — zgniła osnowa,
— pierścieniowe złamanie osnowy na obwodzie (więcej niż dwie warstwy),
— obwodowe rozdwojenie osnowy,
— stwardniała i popękana wskutek starzenia się guma protektora i boków,
— przerwanie obrzeża (drutu opony).

Dętki: — guma sucha, pękająca przy zginaniu,
— uszkodzenie obwodu dętki przez obręcz.

§ 6.

Komisyjne kwalifikowanie ogumienia.

Zakwalifikowanie zniszczonych opon i dętek, jako nienadających się do dalszej naprawy, przeprowadza komisja, wyznaczona przez kierownictwo gospodarki samochodowej z obowiązkiem sporządzenia aktu w którym należy wymienić:

— wymiar każdej opony lub dętki,
— numer seryjny opony,
— rodzaj uszkodzenia,
— przebyty kilometraż,
— sprawców zniszczenia opony lub dętki (o ile to ma miejsce).

§ 7.

Ewidencja ogumienia i sprawozdawczość.

Ewidencja ruchu powinna dotyczyć każdego pojazdu i każdej opony oraz dętki.

Dla każdej opony lub dętki należy zaprowadzić kartę ewidencyjną, która jest podstawą do sprawozdania z pracy ogumienia (wzór Nr 1). Kartę ewidencyjną otrzymuje kierowca pojazdu mechanicznego razem z ogumieniem. Kartę winien utrzymać kierowca, w stanie aktualnym. Karta ewidencyjna winna stale towarzyszyć oponie (dętce), dlatego jeśli zajdzie konieczność przekazania danej opony (dętki), do rąk innego użytkownika, winno się to odbywać razem z kartą ewidencyjną, po wypełnieniu odnośnych rubryk.

Ilościową ewidencję ogumienia należy prowadzić w/g wzoru Nr 2. Ewidencję tą prowadzi kierownik garażu. W instytucjach, dysponujących większą ilością garaży ilościową ewidencję ogumienia, oprócz kier. garażów, prowadzą dla całości kierownicy gospodarki samochodowej. Ilościową ewidencję ogumienia wykonywać się powinno ze stanem na 1 każdego miesiąca. Zapotrzebowanie na ogumienie sporządzać w/g wzoru Nr 3.

§ 8.

Normy ogumienia.

1. **Zużycie ogumienia.**

Zużycie ogumienia należy do najpoważniejszych kosztów utrzymania samochodów.

Czas pracy opony samochodowej zależy nie tylko od jej gatunku, ale i od warunków eksploatacji. Nie przestrzeganie norm obciążenia i ciśnienia wewnętrznego, usterki mechanizmów samochodu i nieostrożna jazda, wywołują rozdarcie osnowy albo szybkie zużywanie się protektora. Protektor współczesnej opony jest obliczony na przebieg od 40 tys. do 50 tys. km.

Głównym czynnikiem, warunkującym maksymalny przebieg opony, jest utrzymywanie w niej normalnego ciśnienia wewnętrznego. Drogą badań laboratoryjnych i eksploatacyjnych ustalono dla opony każdego rozmiaru normalne obciążenie, oraz odpowiednie ciśnienie wewnętrzne, przy którym odkształcenie opony leży w granicach dopuszczalnych.

Następujące zestawienie przedstawia zależność spadku kilometrażu, (przebiegu opony) od obniżenia ciśnienia wewnętrznego.

Obniżone ciśnienie wewnętrzne w stosunku do normalnego w %	Strata na kilometrażu w przebiegu opon w %
15	20
25	40
35	50
50	75

Obciążenie ogumienia ma wielki wpływ na długość życia ogumienia. Trwałość ogumienia zmniejsza się pod wpływem przeciążenia. Wadliwe ustawienie kół tj. zbytnie rozchylenie, bicie kół, nierównoległość do kierunku jazdy, wadliwe resory — prowadzą do szybkiego zużycia części bieżnej protektora.

Szybka jazda podczas letnich upałów powoduje większe zużycie opon. Przedstawia nam to następujące zestawienie:

Temperatura powietrza	Zużycie opon przy		
	38 km godz.	48 km godz.	64 km godz.
5⁰	100%	108%	130%
15⁰	191%	217%	275%
25⁰	317%	367%	480%
35⁰	491%	538%	717%

Często stosowane malowanie opon jasną najlepiej białą farbą, chroni ogumienie przed nagrzewaniem słonecznym. Należy jednak do tego celu używać farb niezawierających oleju. Najprostrzym środkiem do malowania opon jest „ton" (malarska zaprawa).

Zabezpieczenie takie ma tę wadę, że nie jest trwałe, gdyż woda zmywa ton.

Wpływ obciążenia temperatury i szybkości jazdy, na długość życia ogumienia podaje następujące zestawienie:

Obciążenie	Szybkość jazdy i temperatura ogumienia:											
	32 km godz.				48 km/godz.				64 km/godz.			
	5⁰	15⁰	25⁰	35⁰	5⁰	15⁰	25⁰	35⁰	5⁰	15⁰	25⁰	35⁰
	Długość życia ogumienia w %											
130%	60	31	19	12	56	28	16	11	46	22	13	8
120%	70	36	22	14	65	32	19	14	54	25	15	10
110%	83	43	26	17	72	38	22	16	64	30	17	12
100%	100	52	32	20	93	46	27	19	77	36	21	14
90%	125	65	40	25	116	58	34	24	96	45	26	18
80%	155	81	50	31	144	71	42	29	120	56	35	22
70%	200	104	64	40	186	52	54	38	154	72	42	28

2. Ciśnienie wewnątrz opon.

Każda opona przeznaczona jest do eksploatacji przy zgóry określonym ciśnieniu wewnętrznym, odpowiadającym jej wymiarom, oraz obciążeniu. Ekonomicznie i pewnie pracuje tylko taka opona w której ciśnienie wewnętrzne odpowiada ciśnieniu przepisowemu.

Za wysokie lub za niskie ciśnienie nie tylko staje się powodem przedwczesnego zużycia opony ale wpływa prócz tego ujemnie na bezpieczeństwo jazdy.

Niezrównoważone ciśnienie opon uniemożliwia osiągnięcie pełnej wydajności eksploatacyjnej samochodu. Równowaga ciśnienia wyraża się przez jednakowe ciśnienie w oponach na jednej osi. Różnica ciśnień opon przednich i tylnych jest dopuszczalna z pewnymi ograniczeniami.

Badania eksploatacyjne wykazały, że samoczynne obniżenia ciśnienia ma miejsce najczęściej w oponach wysokiego, natomiast rzadziej się to zdarza w oponach niskiego ciśnienia.

Normy ciśnienia wewnętrznego dla opon samochodów używanych w Polsce.

Samochody radzieckie:

Marka samochodu	Wymiar opon	Ciśnienie wewnętrzne — Opona przednia	Opona tylna
GAZ-AA	6,50—20	2,50	3,25
ZIS-5	34—7	5,0	5,75
ZIS-5	7,50—20	5,0	5,75
ZIS-5	9,00—20	3,25	4,0

Samochody amerykańskie:

GMC—CCKM 352, 2,5 t.	7,50—20	3,85	3,85
International Ma 5—6, 2,5 t.	7,50—20	3,85	3,85
Studebacker US-6 2.5 t	7,50—20	3,85	3,85
Ford-6 (2G8T) 2,0 t.	7,50—20	3,85	3,85
Willys 0,36 t.	6,00—16	2,25	2,25
Bedford MW 3/4 t.	9,00—16		
„ OXD 1,5 t.	10,50—16	2,10	3,00
„ OXD 3 t.	10,50—16	3,50	4,20
Dodge 3/4 t.	9,00—16	2,8	2,8
„ 1,5 t.	9,00—16	2,8	3,0
„ 3 t.	10,50—16	3,50	4,0
Chevrolet-Canada 8CWT	9,25—16	1,3	1,3
Chevrolet-Canada 15CWT	9,00—16	1,0	1,7
Chevrolet-Canada 30CWT	10,50—16	1,4	2,8
Chevrolet-Canada 3 t.	10,50—20	1,76	3,87
Chevrolet-USA 0,5 t.	6,50—16	2,1	2,8
„ 1,5 t.	7,50—20	2,8	3,87

Samochody poniemieckie:

Mercedes-Benz	5,25—16	1,50	2,00
Krupp	7,50—20	3,50	3,75
Henschel	4,25—20	3,50	3,75
Opel	7,25—20	3,50	3,75
Bussing-NAG	7,25—20	3,50	3,75

3. Tolerancja wymiarów opon wymiennych.

W pewnych wypadkach, opony o określonych wymiarach mogą być zastąpione przez opony i innych wymiarach w granicach podanych w poniższej tabeli.

Wymiary opon zasadniczych w celach	Wymiary opon, którymi można zamienić opony zasadnicze, w calach
4,50—16	5,00—16
5,00—16	5,25—16
5,25—16	5,50—16
5,50—16	6,00—16
6,00—16	6,50—16
6,50—16	7,00—16
7,00—16	7,50—16
7,00—17	7,50—17
6,00—20	6,50—20, 7,00—20
6,50—20	6,00—20, 7,00—20
7,00—20	7,50—20, 6,50—20, 7,25—20
7,50—20	7,00—20, 7,25—20, 8,25—20
9,00—20	34×7, 36×8
23×7	9,00—20, 36×8
40×8	9,75—24

Dyrektor Departamentu
(—) w/z Inż. L. Gronomski

Pozycja 46

Nazwa jednostki gosp. sam.

KARTA EWIDENCYJNA

Wymiar opony (dętki) . . . .
Rodzaj i marka . . . .
Norma przebiegu klm. . . . .
Gwarancja fabryczna . . . .

Nr rejestracyjny poj. i Nr garażowy	Marka, typ i rodzaj poj.	Nazwisko i imię kierowcy	Kilometraż poprzedni przed zał.		Założona		Zdjęta	
			Dotychczasowy przebieg w I klm.	% zużycia	Data	Wskazania licznika w klm.	Data	Wskazania licznika w klm.
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Pozycja 46

Wzór Nr 1.

OPONY (DĘTKI)

Znaki fabryczne i wewn. . . . .
Data dostarczenie . . . .
Cena . . . . , , ,

Przejechano klm. od początku eksploatacji	Przyczyna zdjęcia ze wskazaniem defektu oraz zakwalifikowanie (remont, regeneracja, złom)	Komu oddano: data i podpis	Koszt i opis naprawy, wzgl. regeneracji i kto przeprowadził	UWAGI
10	11	12	13	14

Nazwa jednostki gosp. sam ....

Wzór Nr 2.

STAN OGUMIENIA W DNIU ....

Wymiary, ilość opon / dętek na poj	Ilość i wymiary opon / dętek na przyczep.	W naprawie opon / dętek	Na składzie opon / dętek				Złom	Niedobór opon / dętek	UWAGI
			Oczekują na naprawę	Zdatne		Razem opon / dętek			
				Nowe	Używane				
1	2	3	4	5		6	7	8	9

Wyjaśnienie: Podawać stan na pierwszy dzień każdego miesiąca.
W liczniku podawać opony, w mianowniku dętki.
W niedoborze uwzględniać jedynie ogumienie poj. zarejestrowanych.

....
jednostka gosp. sam.

ZAPOTRZEBOWANIE NA OGUMIENIE DO POJ. MECHANICZNYCH NA ROK 1948

Wzór Nr 3

1	2	3	4	5	6	7						8										9
Rodzaj pojazdu	Ilość poj. zarej.	Ogólna ilość kół (bez zapas.)	Wymiar ogumienia	Planowany przebieg roczny		Ilość posiadana na dz. 1.I.48						Zapotrzebowanie										UWAGI
				wszystk. poj. (rub. 2)	1 poj.	Zdatnych do użytku		Oczekujących naprawy		Niezdatnych do naprawy „łom"		I kwartał		II kwartał		III kwartał		IV kwartał		RAZEM		
				km.	km.	opon	dętek	opon	dętek	opon	dętek	opon	dętek	opon	dętek	opon	dętek	opon	dętek	opon	dętek	
Samoch. osob.	15	60	5,25–16	560.000	24.000	20	25	15	20	25	40	10	17	8	10	6	10	4	10	28	47	
	8	32	5,50–16	240 000	30.000	16	20	4	–	12	20	5	8	4	7	4	7	3	6	6	28	
Ogółem	23	92	–	–	–	36	45	19	20	37	60	15	25	12	17	10	17	7	16	34	75	
Samoch. ciężar.																						
3-kołowe																						
4-kołowe																						
6-kołowe (2 i 3 oś)																						
10-kołowe (3 oś)																						
inne																						
Ogółem																						
Przyczepy																						
2-kołowe (1 oś)																						
4-kołowe (2 oś)																						
8-kołowe																						
inne																						
Ogółem																						
Motocykle																						
2-kołowe																						
3-kołowe (z przyczepą)																						
Ogółem																						

Wyjaśnienia na odwrocie: Data Podpis

Wyjaśnienie.

Dane ilościowe każdego wymiaru ogumienia podać oddzielnie

Rubryki 2, 3, 7 i 8 podsumować oddzielnie dla każdego rodzaju pojazdów (pojazdy osobowe, pojazdy ciężarowe, przyczepy, motocykle)

W rubryce 7 podać łączną ilość ogumienia posiadanego na pojazdach i w magazynie

Jako normy zużycia przyjęć; dla opon przebieg 30.000 km. dla dętek — 20.000 km.

Dane liczbowe wzoru podane przykładowo

Znak	OrOs	GB	KS	OSk	OK	B	K	RK	C	ZPP	POD	PW	MOSk	P	EA	A	M	U	Sp	L	R			
																					X			
D. IV. 369/3/48									X															
D. I. 245/3/48		X																						

Nr 11

Komunikaty

Objaśnienie znaków:

OrOs	— dział	organizacyjny i osobowy
GB	— „	gospodarczy i budżetowy resortu
KS	— „	karny skarbowy
OSk	— „	Ochrony Skarbowej
OK	— „	obrotu pieniężnego i kredytu
B	— „	budżetowy
K	— „	finansów i podatków komunalnych
RK	— „	rachunkowo-kasowy
C	— „	ceł
ZPP	— „	zobowiązań i postępowania podatkowego
POD	— „	podatków: obrotowego i dochodowego
PW	— „	podatku od wynagrodzeń
MOSk	— „	podatku od nabycia praw majątkowych i opłaty skarbowej
P	— „	innych podatków bezpośrednich
EA	— „	egzekucji administracyjnej
A	— „	akcyz
M	— „	monopolów
U	— „	ubezpieczeń
Sp	— „	spółdzielczości
L	— „	likwidacyjny
R	— „	różnych
Z	—	zarządzenie
I	—	instrukcja
O	—	okólnik
Ob	—	obwieszczenie
Uch	—	uchwała

Cena zł 77

Redakcja i Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Skarbu, Warszawa, ul. Wileńska 2/4.

Prenumerata: roczna zł 2.400; półroczna zł 1.300 kwartalna zł 700; miesięczna zł 300.

Prenumeratę należy wpłacać na konto czekowe Administracji Dziennika Urzędowego Ministerstwa Skarbu w P. K. O. Nr I-4428, podając cel wpłaty, nazwę instytucji względnie nazwisko i imię wpłacającego, adres oraz okres czasu, którego prenumerata dotyczy. Wysyłkę egzemplarzy dokonuje się po otrzymaniu wpłaty. Prenumeratę przyjmuje się na okresy od miesiąca następnego po dokonaniu wpłaty, jednak na okres nie dłuższy niż do końca 1948 r.

Reklamacje z powodu nieotrzymania numeru należy zgłaszać we właściwym Urzędzie pocztowym natychmiast po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacje kierowane do Administracji pozostaną bez odpowiedzi. Pojedyńcze numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego Ministerstwa Skarbu, Warszawa, ul. Wileńska 2/4.

Cena ogłoszeń za 1 milimetr szerokości 1 szpalty, wynosi zł 90.

Druk. PWPW. Warszawa, Sanguszki 1.

KOMUNIKAT

o unieważnieniu znaczka legitymacyjnego

Ministerstwo Skarbu unieważnia znaczek legitymacyjny z godłem państwowym i napisem: „Ochrona Skarbowa 531" zagubiony przez podkomisarza skarbowego w Rejonowym Inspektoracie Ochrony Skarbowej Warszawa-Śródmieście.

KOMUNIKAT

o unieważnieniu znaczka legitymacyjnego

Ministerstwo Skarbu unieważnia znaczek legitymacyjny z godłem państwowym i napisem: „Ochrona Skarbowa 815" zagubiony przez podreferendarza w Rejonowym Inspektoracie Ochrony Skarbowej — Rybnik.